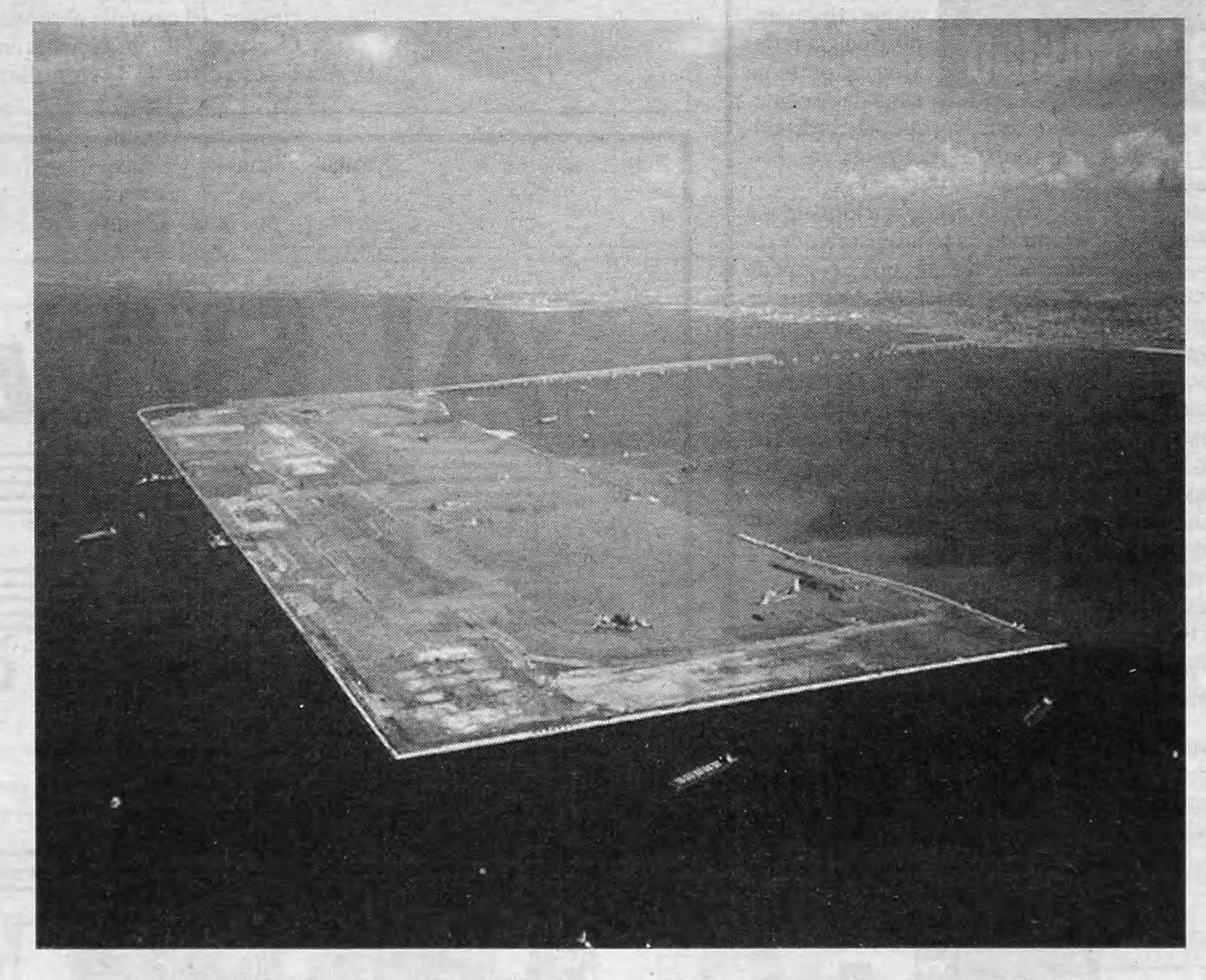


LA UNICA EXPERIENCIA DE AEROISLA EN EL MUNDO

HUNDIDO



Al costo de 1416 millones de dólares, el aeropuerto Kansai de Osaka fue presentado como una de las obras arquitectónicas del siglo. Asentado sobre una isla, inspiró proyectos similares para el Aeropuerto de la Ciudad de Buenos Aires. Pero la isla se hunde, habiendo descendido ya 11 metros desde la finalización de la base, en 1990. El acontecimiento puso en cuestionamiento la tarea de su proyectista, el afamado arquitecto Renzo Piano.

Memoria y construcción de la ciudad

m² Por Pedro C. Sonderéguer *

A finales de los años '80, Buenos Aires puso en marcha algunas experiencias, las convocatorias de *"las 20 ideas para Buenos Aires"* y el impulso a la participación de los barrios en amplios planes de difusión cultural: procesos que apelaban simultáneamente a la participación y a la memoria, a la propuesta y a la vindicación. Eran los primeros pasos para la elaboración de una estrategia proyectual contemporánea, como sostenía la convocatoria.

Fue en algún sentido, quizá, para la ciudad, la mejor época de la democracia recuperada. La participación ciudadana resolvía por sí misma una cuestión teórica ya para esos años anacrónica (la discusión sobre el método, la planificación y los saberes especializados en la cuestión urbana) y abría una posibilidad de resolución de una historia y de un futuro urbano problemático pero lleno de posibilidades: por el método mismo de elaboración del proyecto, implícito en esa apertura y en esa apelación.

La interrupción de ese proceso supuso un retroceso teórico que la ciudad ha pagado muy caro en términos de desarrollo de un proyecto propio. Hoy es probable que sea el momento de retomar ese camino participativo: memoria y proyecto son palabras que se alimentan recíprocamente, y la participación interdisciplinaria y la movilización ciudadana son las mejores herramientas metodológicas que tiene la ciudad para elaborar una estrategia proyectual.

En esa tarea, el reconocimiento del territorio y la lectura de las señales dejadas, a distintas escalas, por antiguos (inconclusos) proyectos, la recuperación no sólo de sus aspiraciones sino también de sus frustraciones y heridas –para desarrollar en esos casos operaciones puntuales de recuperación de la calidad urbana: entorno de autopistas, calidad del espacio público– son pasos no renunciables.

En términos de Juan Molina y Vedia, hay una ciudad herida, un *Buenos Aires herido* (podemos pensar: en su tejido urbano, en sus identidades barriales, en su funcionalidad económica, en su integración social, en la banalización de sus espacios, en su calidad ambiental). La recuperación de la ciudad pasa entonces por una lectura en profundidad de su forma urbana.

"El documento, es el edificio" (Bruno Queysanne). O, para decirlo con palabras de Alberto Varas: *"... la expresión más clara de la ciudad, de todos sus procesos y su complejidad, quizá la única que puede transmitir todo de un solo golpe es su forma construida. No hay ningún otro instrumento que pueda describir tan acabadamente el fenómeno múltiple y complejo de la ciudad como no sea su forma"* (Summarios 119).

Tomar el análisis morfológico como herramienta de una metodología inductiva contribuye también a escapar de la trampa ideológica en la que quedó encerrado el urbanismo de gabinete desde fines de los años '70. En cierto sentido, puede decirse que la lectura morfológica así descripta elude las críticas más usuales a la inducción, puesto que la base empírica de la reflexión se presenta cargada de contenidos (que hay que saber reconocer: formales, constructivos, históricos).

Adoptar esta posición supone aceptar la carga inseparable de reflexión y trabajo que acompaña al espacio construido, carga que se ha intensificado históricamente –incorporando la voluntad racional al peso de la tradición– y lleva a una visión del urbanismo como área disciplinar particularmente compleja. En cada edificio, en cada fragmento urbano, hay teoría y reflexión: finalmente *"la obra responde siempre a las preguntas que se le hacen"* (Le Corbusier). Este interrogar lleva a un ámbito compartido con la historia y la geografía: ese desplazamiento es siempre bienvenido.

** Director de la Carrera de Gestión Ambiental Urbana de la Universidad Nacional de Lanús.*

LA OBRA MAESTRA DE RENZO PIANO SE HUNDE

SOBRE BASE

La arquitectura del superaeropuerto de la ciudad japonesa de Osaka está en entredicho. Proyectado por el Arq. Renzo Piano, de origen italiano, se ha hundido once metros desde la fecha de finalización de su construcción, en 1990.

El País de Madrid

m² **Por Lola Galán**
Desde Roma

La prensa japonesa ha lanzado la alarma: el aeropuerto de Osaka, joya de la arquitectura moderna, proyectado por el italiano Renzo Piano e inaugurado en 1994, se hunde. El terreno sobre el que se asienta, una isla artificial construida especialmente para sustentarlo, ha descendido 11 metros desde que se concluyó la obra en 1990. La denuncia ha sido planteada por técnicos de una de las empresas que intervinieron en la ciclópea construcción.

Desde Italia, Renzo Piano ha intentado calmar los ánimos y salir en defensa de su trabajo. "La plataforma no es obra mía", ha declarado asegurando que el hundimiento registrado obedece a un simple "asentamiento del terreno". Aun así, los responsables del aeropuerto Kansai han anunciado un plan de reforzamiento de las estructuras para evitar posibles riesgos. El caso del aeropuerto de Osaka, cuyas obras costaron la fabulosa cifra de 1416 millones de dólares, ha sido titular en los más importantes diarios y semanarios japoneses desde el pasado mes de julio, aunque la polémica sobre la estabilidad de la obra se remonta casi a su inauguración en 1994.

No es frecuente que una obra pionera como la del aeropuerto japonés, que ha merecido la atención del mundo entero por la osadía de su planteamiento, se vea en entredicho por una causa tan grave: nada menos que un hundimiento de 11 metros en las aguas de la bahía de la ciudad. Renzo Piano considera, sin embargo, que se trata de meras exageraciones de la prensa. "Cuando en 1990 se iniciaron las obras del aeropuerto, la parte del proyecto Kansai que yo diseñé, la isla estaba terminada ya y el terreno había ya bajado 10 metros", ha declarado el arquitecto al diario italiano *La Repubblica*. Una vez terminado el aeropuerto se comprobó que el terreno no había bajado otros 25 o 30 centímetros, según el arquitecto.

Con todo ello, desde el año 1994 el hundimiento habría sido de unos 70 centímetros y no de 11 metros. Y sin embargo, la prensa japonesa dice disponer de datos inquietantes. El semanario *Shukan Bunshun*, uno de los de ma-

Memoria y construcción de la ciudad

Por Pedro C. Sonderéguer *

A finales de los años '80, Buenos Aires puso en marcha algunas experiencias, las convocatorias de *"las 20 ideas para Buenos Aires"* y el impulso a la participación de los barrios en amplios planes de difusión cultural: procesos que apelaban simultáneamente a la participación y a la memoria, a la propuesta y a la vindicación. Eran los primeros pasos para la elaboración de una estrategia proyectual contemporánea, como sostenía la convocatoria.

Fue en algún sentido, quizá, para la ciudad, la mejor época de la democracia recuperada. La participación ciudadana resolvía por sí misma una cuestión teórica ya para esos años anacrónica (la discusión sobre el método, la planificación y los saberes especializados en la cuestión urbana) y abría una posibilidad de resolución de una historia y de un futuro urbano problemático pero lleno de posibilidades: por el método mismo de elaboración del proyecto, implícito en esa apertura y en esa apelación.

La interrupción de ese proceso supuso un retroceso teórico que la ciudad ha pagado muy caro en términos de desarrollo de un proyecto propio. Hoy es probable que sea el momento de retomar ese camino participativo: memoria y proyecto son palabras que se alimentan recíprocamente, y la participación interdisciplinaria y la movilización ciudadana son las mejores herramientas metodológicas que tiene la ciudad para elaborar una estrategia proyectual.

En esa tarea, el reconocimiento del territorio y la lectura de las señales dejadas, a distintas escalas, por antiguos (inconclusos) proyectos, la recuperación no sólo de sus aspiraciones sino también de sus frustraciones y heridas –para desarrollar en esos casos operaciones puntuales de recuperación de la calidad urbana: entorno de autopistas, calidad del espacio público– son pasos no renunciables.

En términos de Juan Molina y Vedia, hay una ciudad herida, un *Buenos Aires herido* (podemos pensar: en su tejido urbano, en sus identidades barriales, en su funcionalidad económica, en su integración social, en la banalización de sus espacios, en su calidad ambiental). La recuperación de la ciudad pasa entonces por una lectura en profundidad de su forma urbana.

"El documento, es el edificio" (Bruno Queysanne). O, para decirlo con palabras de Alberto Varas: *"... la expresión más clara de la ciudad, de todos sus procesos y su complejidad, quizá la única que puede transmitir todo de un solo golpe es su forma construida. No hay ningún otro instrumento que pueda describir tan acabadamente el fenómeno múltiple y complejo de la ciudad como no sea su forma"* (Summarios 119).

Tomar el análisis morfológico como herramienta de una metodología inductiva contribuye también a escapar de la trampa ideológica en la que quedó encerrado el urbanismo de gabinete desde fines de los años '70. En cierto sentido, puede decirse que la lectura morfológica así descripta elude las críticas más usuales a la inducción, puesto que la base empírica de la reflexión se presenta cargada de contenidos (que hay que saber reconocer: formales, constructivos, históricos).

Adoptar esta posición supone aceptar la carga inseparable de reflexión y trabajo que acompaña al espacio construido, carga que se ha intensificado históricamente –incorporando la voluntad racional al peso de la tradición– y lleva a una visión del urbanismo como área disciplinar particularmente compleja. En cada edificio, en cada fragmento urbano, hay teoría y reflexión: finalmente *"la obra responde siempre a las preguntas que se le hacen"* (Le Corbusier). Este interrogar lleva a un ámbito compartido con la historia y la geografía: ese desplazamiento es siempre bienvenido.

** Director de la Carrera de Gestión Ambiental Urbana de la Universidad Nacional de Lanús.*

LA OBRA MAESTRA DE RENZO PIANO SE HUNDE EN OSAKA

SOBRE BASES POCO FIRMES

La arquitectura del superaeropuerto de la ciudad japonesa de Osaka está en entredicho. Proyectado por el Arq. Renzo Piano, de origen italiano, se ha hundido once metros desde la fecha de finalización de su construcción, en 1990.

El País de Madrid

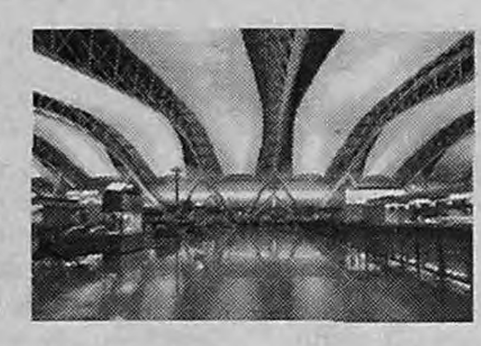
Por Lola Galán
Desde Roma

La prensa japonesa ha lanzado la alarma: el aeropuerto de Osaka, joya de la arquitectura moderna, proyectado por el italiano Renzo Piano e inaugurado en 1994, se hunde. El terreno sobre el que se asienta, *una isla artificial construida* especialmente para sustentarlo, ha descendido 11 metros desde que se concluyó la obra en 1990. La denuncia ha sido planteada por técnicos de una de las empresas que intervinieron en la ciclópea construcción.

Desde Italia, Renzo Piano ha intentado calmar los ánimos y salir en defensa de su trabajo. "La plataforma no es obra mía", ha declarado asegurando que el hundimiento registrado obedece a un simple "asentamiento del terreno". Aun así, los responsables del aeropuerto Kansai han anunciado un plan de reforzamiento de las estructuras para evitar posibles riesgos. *El caso del aeropuerto de* Osaka, cuyas obras costaron la fabulosa cifra de 1416 millones de dólares, ha sido titular en los más importantes diarios y semanarios japoneses desde el pasado mes de julio, aunque la polémica sobre la estabilidad de la obra se remonta casi a su inauguración en 1994.

No es frecuente que una obra pionera como la del aeropuerto japonés, que ha merecido la atención del mundo entero por la osadía de su planteamiento, se vea en entredicho por una causa tan grave: nada menos que un hundi*miento de 11 metros en las aguas* de la bahía de la ciudad. Renzo Piano considera, sin embargo, que se trata de meras exageraciones de la prensa. "Cuando en 1990 se iniciaron las obras del aeropuerto, la parte del proyecto Kansai que yo diseñé, la isla estaba terminada ya y el terreno había ya bajado 10 metros", ha declarado el arquitecto al diario italiano *La Repubblica*. Una vez terminado el aeropuerto se comprobó que el terreno había bajado otros 25 o 30 centímetros, según el arquitecto.

Con todo ello, desde el año 1994 el hundimiento habría sido de unos 70 centímetros y no de 11 metros. Y sin embargo, la prensa *japonesa dice disponer de datos* inquietantes. El semanario *Shukan Bunshun*, uno de los de mayor difusión, asegura que han aparecido grietas en numerosos edificios de la isla, que peligran las *instalaciones eléctricas y que los* depósitos de carburante se ven obligados a soportar mayor presión de la prevista en los estudios de viabilidad de la obra. El problema, según la denuncia de varios técnicos que han pedido permanecer en el anonimato, es que la base misma de la isla artificial no sería tan sólida como oficialmente se sostiene.



En lugar de roca de las colinas de Osaka, previamente machacada, el asentamiento se habría efectuado con arena a la que se habría añadido sólo una capa final de roca. La isla se sustenta sobre un millón de pilares de setenta metros de longitud que atraviesan la ma*sa de roca y se hunden en el fon*do marino, pero la seguridad quedaría en entredicho si se descubriese que es arena y no roca el material utilizado. Los técnicos apuntan el dedo acusador contra *la mafia japonesa, la Yakuza, pre*suntamente complicada en la venta del material de construcción. Los mismos técnicos sospechan también que el zócalo que refuerza el perímetro de la isla Kansai ha sido construido con fango.

De cualquier modo y a pesar del silencio oficial, los motivos de alarma existen. Hasta tal punto que la magistratura japonesa ha abierto una investigación para esclarecer si se han producido irregularidades, aunque no habrá resultados hasta final de año. En medio de la polémica, la Kansai International Airport SL, un organismo mitad privado y mitad público que gestiona el aeropuerto *de Osaka, ha anunciado ya la apro*bación de un plan de reforzamiento de las estructuras de las instalaciones que costará unos 166 millones, cifra que habrá que sumar a los casi 222 millones de pérdidas acumuladas en los seis años de funcionamiento del aeropuerto. Piano –que es coautor, junto a Richard Rodgers, del centro de arte parisino Georges Pompidou– insiste en que sólo es responsable del diseño de las instalaciones aeroportuarias donde, asegura, "no se han producido grietas; al con*trario, en el terremoto de hace cin*co años no se rompió ni un cristal". Pero la polémica está destinada a aumentar. Un urbanista y docente de arquitectura, Leonardo Benevolo, reprochó a Renzo Piano su intento de disociarse del problema, desde las páginas de *Il Corriere della Sera*. La tesis de Benevolo es que el arquitecto debe comprobar también la calidad de la estructura sobre la que construye su obra. Piano asegura, sin embargo, que cuando visitó la isla en la última fase de construcción le pareció observar que "el trabajo se controlaba escrupulosamente".





■ Vista aérea del Aeropuerto de Osaka, hoy envuelto por una gran polémica en torno del proyecto. *El arquitecto Renzo Piano* defendió su trabajo. "La plataforma no es obra mía."

CAL Y ARENA

Publicación

En la sede de la Sociedad Central de Arquitectos, Montevideo 938, se presentará el miércoles 6 a las 19 la edición número 198 de *SCA Revista de Arquitectura*, que con el título general de *El Techo* trata sobre la problemática de la vivienda de interés social.

Premio

La Academia Nacional de Bellas Artes informó los resultados del concurso Premio Estímulo Bonifacio del Carril, destinado a la disciplina Arquitectura, y dedicado en la ocasión a la memoria de Eduardo Sacriste. El premio fue compartido por los trabajos presentados por Sergio Campagnucci, por una parte, y por Alejandro Beltramonte y Marcelo Ponzellini en forma conjunta. Las obras fueron concebidas sobre el tema "Vivienda familiar permanente".

Jornadas

Durante los días 19 a 22 y 25 a 28 de setiembre se llevarán a cabo las Primeras Jornadas de Marketing Aplicado a la Industria de la Construcción y el Desarrollo Inmobiliario, MAIC 2000, un espacio de capacitación, reflexión y oportunidades de negocios en el que se darán cita las principales expresiones del ámbito de la construcción e inmobiliario.

Venta particular

• Dueño vende por ausentarse, excelente casa en 2 plantas, 7 ambientes, 3 baños. San Miguel, cercana a Ruta 8.
154-9159116
154-0470168

• Dueño vende dúplex a estrenar 3 ambientes, 2 baños, jardín, cochera. Cercano Plaza Pilar (Bs. As.)
154-9159116

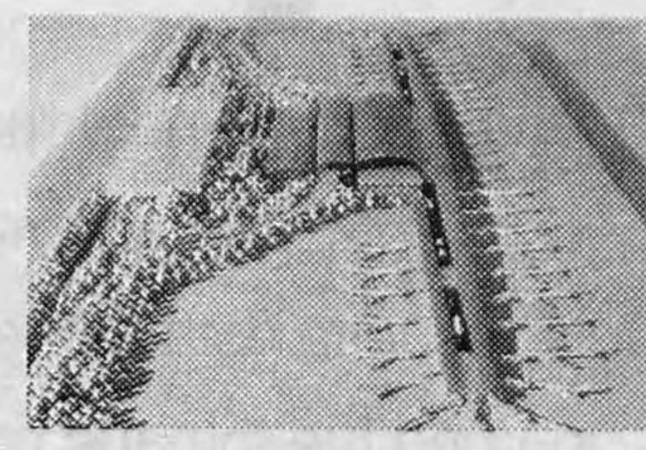
• Local 400 m2 sobre Avda. Juan Bautista Alberdi a mts. Avda. Larrazábal (Capital Federal). Unico. Ideal templo, agencia de autos, etcétera.
154-9159116
154-0470168

EN OSAKA

S POCO FIRMES



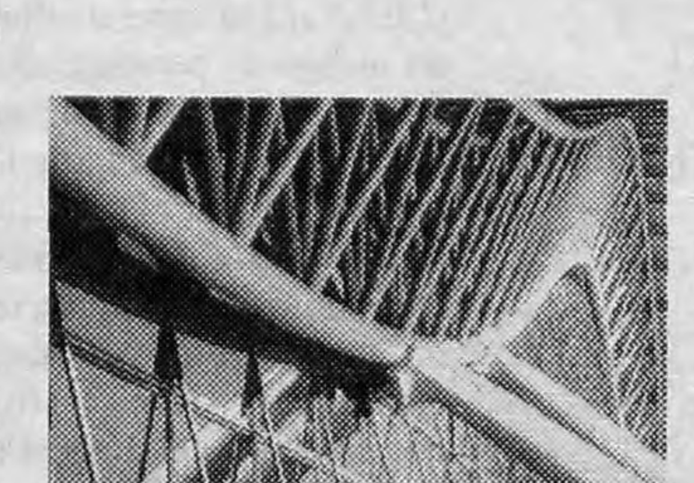




■ Vista aérea del Aeropuerto de Osaka, hoy envuelto por una gran polémica en torno del proyecto. El arquitecto Renzo Piano defendió su trabajo. "La plataforma no es obra mía."

yor difusión, asegura que han aparecido grietas en numerosos edificios de la isla, que peligran las instalaciones eléctricas y que los depósitos de carburante se ven obligados a soportar mayor presión de la prevista en los estudios de viabilidad de la obra. El problema, según la denuncia de varios técnicos que han pedido permanecer en el anonimato, es que la base misma de la isla artificial no sería tan sólida como oficialmente se sostiene.

En lugar de roca de las colinas de Osaka, previamente machacada, el asentamiento se habría efectuado con arena a la que se habría añadido sólo una capa final de roca. La isla se sustenta sobre un millón de pilares de setenta metros de longitud que atraviesan la masa de roca y se hunden en el fondo marino, pero la seguridad quedaría en entredicho si se descubriese que es arena y no roca el material utilizado. Los técnicos apuntan el dedo acusador contra la mafia japonesa, la Yakuza, presuntamente complicada en la venta del material de construcción. Los mismos técnicos sospechan también que el zócalo que refuerza el perímetro de la isla Kansai ha sido construido con fango.



De cualquier modo y a pesar del silencio oficial, los motivos de alarma existen. Hasta tal punto que la magistratura japonesa ha abierto una investigación para esclarecer si se han producido irregularidades, aunque no habrá resultados hasta final de año. En medio de la polémica, la Kansai International Airport SL, un organismo mitad privado y mitad público que gestiona el aeropuerto de Osaka, ha anunciado ya la aprobación de un plan de reforzamiento de las estructuras de las instalaciones que costará unos 166 millones, cifra que habrá que sumar a los casi 222 millones de pérdidas acumuladas en los seis años de funcionamiento del aeropuerto. Piano –que es coautor, junto a Richard Rodgers, del centro de arte parisino Georges Pompidou– insiste en que sólo es responsable del diseño de las instalaciones aeroportuarias donde, asegura, "no se han producido grietas; al contrario, en el terremoto de hace cinco años no se rompió ni un cristal". Pero la polémica está destinada a aumentar. Un urbanista y docente de arquitectura, Leonardo Benevolo, reprochó a Renzo Piano su intento de disociarse del problema, desde las páginas de *Il Corriere della Sera*. La tesis de Benevolo es que el arquitecto debe comprobar también la calidad de la estructura sobre la que construye su obra. Piano asegura, sin embargo, que cuando visitó la isla en la última fase de construcción le pareció observar que "el trabajo se controlaba escrupulosamente". ■

CAL Y ARENA

Publicación

En la sede de la Sociedad Central de Arquitectos, Montevideo 938, se presentará el miércoles 6 a las 19 la edición número 198 de *SCA Revista de Arquitectura*, que con el título general de *El Techo* trata sobre la problemática de la vivienda de interés social.

Premio

La Academia Nacional de Bellas Artes informó los resultados del concurso Premio Estímulo Bonifacio del Carril, destinado a la disciplina Arquitectura, y dedicado en la ocasión a la memoria de Eduardo Sacriste. El premio fue compartido por los trabajos presentados por Sergio Campagnucci, por una parte, y por Alejandro Beltramonte y Marcelo Ponzellini en forma conjunta. Las obras fueron concebidas sobre el tema "Vivienda familiar permanente".

Jornadas

Durante los días 19 a 22 y 25 a 28 de setiembre se llevarán a cabo las Primeras Jornadas de Marketing Aplicado a la Industria de la Construcción y el Desarrollo Inmobiliario, MAIC 2000, un espacio de capacitación, reflexión y oportunidades de negocios en el que se darán cita las principales expresiones del ámbito de la construcción e inmobiliario.

TRAZA DENTRO DE DIQUES, UNA OPORTUNIDAD IRREPETIBLE

La autopista ribereña

Por el Arq. Julio Torcello *

El autor de la nota realizó una propuesta alternativa a la resuelta esta semana, que no fue tomada en cuenta por las autoridades. Aquí su punto de vista.

La falta de criterio del gobierno nacional para *identificar la verdadera complejidad del problema* respecto de la Autopista Ribereña impide encontrar una solución definitiva tanto para los usuarios del transporte público como para los automovilistas y transportistas que diariamente concurren a la ciudad. No se trata entonces de minimizar el asunto pretendiendo, cual es el proyecto oficial (*la traza a nivel*), "conectar" mediante un "corredor" de 4 manos las cabeceras de Norte y Sur. Muy por el contrario, esta pretendida "solución" lo único que logrará es congestionar aún más el tránsito vial y ferroviario de la zona que afecta, potenciando el problema sin resolverlo.

Nuestra propuesta, *la traza dentro de diques*, en cambio, desalienta el uso del transporte privado mediante la integración del ferrocarril y el subterráneo como modo de transporte moderno, a la vez que soluciona el problema existente, evitando que la gran masa vehicular acceda a la ciudad quedando contenida en el estacionamiento proyectado.

Piénsese que cotidianamente llegan por distintos accesos más de 500 mil vehículos de los cuales solamente el 10 por ciento son "pasantes", constituyendo el tránsito "entrante" el 90 por ciento del problema. De manera tal que nuestra propuesta resuelve el 100 por ciento del problema, porque contempla la masiva demanda de estacionamiento vehicular y además el enlace de las estaciones terminales del sistema ferroviario metropolitano, recreando de esta manera el concepto de Integración Multimodal, utilizado en las metrópolis más desarrolladas del planeta. En cambio la traza que impulsa el Gobierno resuelve solamente el 10 por ciento del mismo, generando además el 90 por ciento de nuevos cuestionamientos, resultando en definitiva una solución de cabotaje.

PRIMERA CUESTION: Si simplemente construimos una autopista (conforme el proyecto oficial), alentamos el uso de vehículos particulares que no tendrán –como ahora– dónde dejarlos, o sea falta de estacionamientos que en la actualidad presenta un déficit de más de 70 mil cocheras, aumentando así el colapso vial y ferroviario en ciernes.

Solución: Nuestra propuesta incluye casi 30 mil cocheras en ambos lados de la traza dentro de los diques, lo que, juntamente con la instrumentación de las estaciones de subterráneo y de ferrocarril, permite que los vehículos entrantes queden perfectamente estacionados en un lugar cómodo y desde allí puedan utilizar los transportes públicos hacia su destino final, sea por los subterráneos, colectivos, minibuses o taxis.

SEGUNDA CUESTION: Las autoridades deben compatibilizar la construcción de esta autopista juntamente con las necesidades urbanísticas y paisajísticas del entorno y facilitar el crecimiento no sólo físico sino estético-ambiental de la zona, pues con una autopista tipo corredor a nivel, con el tránsito pesado contaminando el aire, los ferrocarriles de carga también corriendo a nivel y paralelos a esta avenida consuman una criminal aberración urbanística. Esta idea tira por la borda todos los esfuerzos por desarrollar Puerto Madero, aislándolo del resto del entorno urbano, dado que sólo se podrá acceder por puentes por arriba de este corredor de ocho manos, dificultando el acceso peatonal hasta hacerlo casi imposible. Esto es una absurda "Barrera Urbana".

Solución: Al hacerse el proyecto dentro de los diques (excavación y submuración realizada hace más de 100 años a lomo de burro, pico y pala), no se altera el medio ambiente, no genera polución por estar tratada dentro de los mismos y estéticamente mantiene la configuración del paisaje concebido a partir del desarrollo de Puerto Madero. Además potenciará la zona mediante un afluente de un millón de personas diarias, constituyendo los diques de esta manera "la columna vertebral" de la integración del área metropolitana.

TERCERA CUESTION: Se pretende confundir a la gente diciendo que esta propuesta de autopista a nivel será pagada por empresas privadas, y ello es falso toda vez que este faraónico gasto de más de 200 millones de dólares carece de financiación, ya que las obligaciones económicas contractuales del concesionario son muy limitadas, por lo que terminaremos pagando la diferencia todos nosotros, como siempre, los ciudadanos.

Solución: Este proyecto dentro de los diques es simple de ejecutar puesto que sólo es necesario utilizar lo que hace un siglo hicieron nuestros mayores con el sencillo trámite de "levantar el piso" de los diques.

Además, debido a la gran cantidad de cocheras y de locales comerciales que se crearán a partir de la utilización de los espacios laterales que quedan libres (los diques miden 160 metros de ancho), se generan las condiciones para que esta obra pública no requiera de avales, aportes, ni garantías de ninguna naturaleza por parte del Estado nacional. Ni un centavo de los contribuyentes será requerido para la concreción de este proyecto que involucra **una inversión de más de 700 millones de dólares que llegan al país para quedarse.**

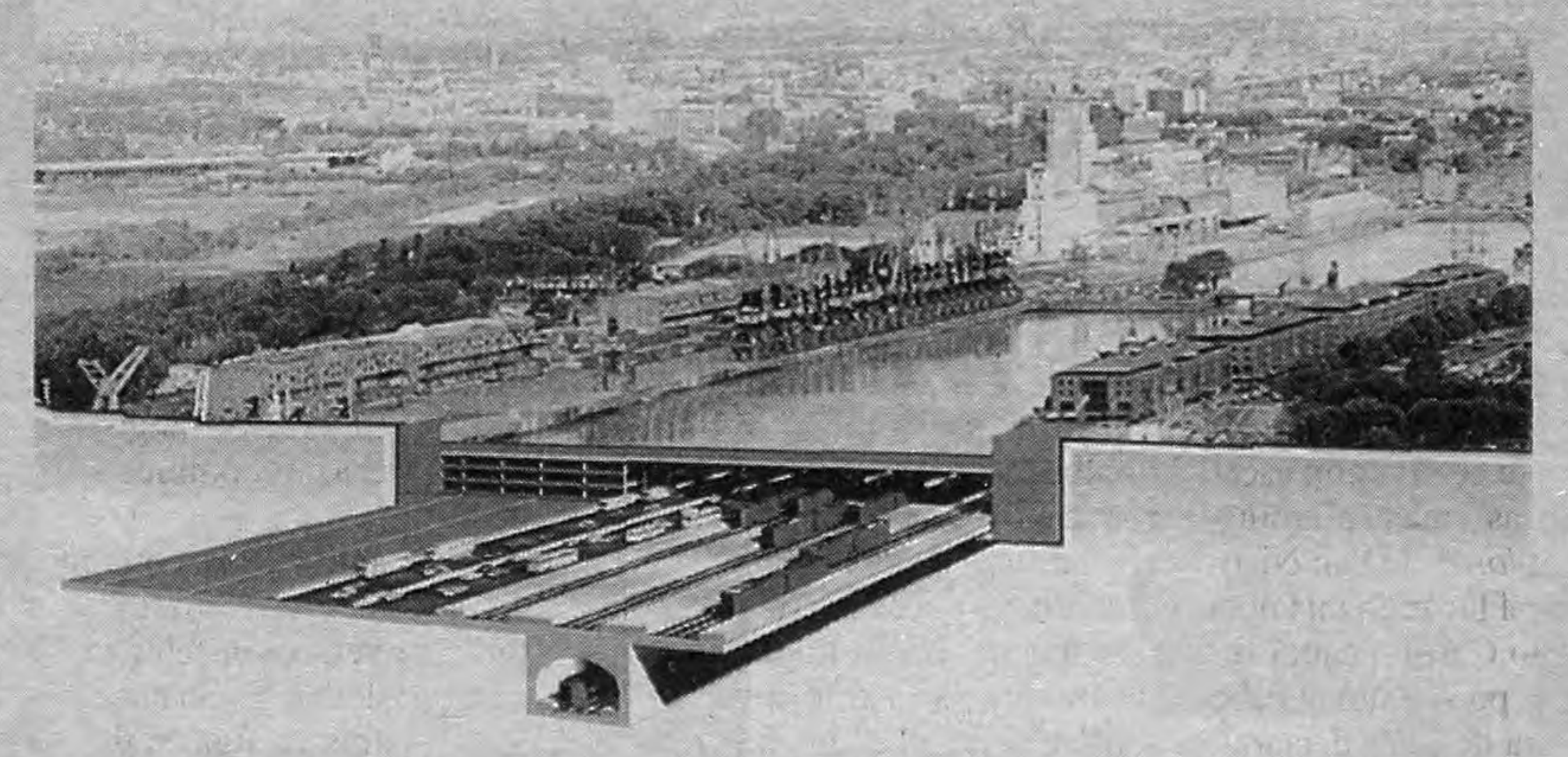
Hay que tener presente que la Estación Central Buenos Aires (ECBA) dentro de los diques permitirá la interconexión de los transportes colectivos, subterráneos, ferroviarios y particulares, a la que concurrirán más de treinta millones de personas por mes, creará el primera **Complejo de Transporte Multimodal de América Latina**, constituyéndose en la primer **Obra Pública Nacional con Endeudamiento Privado Internacional.**

CUARTA CUESTION: A tambor batiente se dice que es necesario generar nuevas fuentes de trabajo, y que hay que convocar capital privado nacional y extranjero para invertir en el país brindando seguridad jurídica.

Solución: Esta obra, cuya financiación se produce a través de fondos radicados en el exterior, permite invitar a las grandes corporaciones internacionales a conocer el país e invertir en obras de infraestructura de la ciudad. Asimismo, este emprendimiento generará fuentes de trabajo para 20 mil familias y por varios años, con el consecuente impacto impositivo que producirá un ingreso por esa vía de más de 100 millones de dólares sin esfuerzo alguno por parte de las autoridades, ni de los habitantes de la ciudad.

Las autoridades se equivocan cuando pretenden establecer una traza en la absoluta soledad de sus despachos, sin contemplar las necesidades del ciudadano, y ello conlleva un aislamiento y falta de realismo del resultado, y ésta es la peor manera de seducir al usuario, definido por nosotros como el Gran Calificador Final. Ha cambiado el paradigma de los '80 y hoy el usuario consumidor es el que debe ser conquistado por inversores, empresarios y funcionarios, mediante obras de calidad que contemplen sus necesidades y solucionen sus problemas. Realizar obra pública sin contemplar si ello brinda una solución al problema es una metodología que ha quedado en el pasado.

Hemos llegado al punto de no retorno. Hay un mundo mejor y lo tenemos al alcance de la mano, sólo debemos conectarnos con él, creando la oportunidad histórica de conocerlo, de generar mejores condiciones de vida, de elegir la excelencia ya que las nuevas estructuras del pensamiento moderno no dejan margen para el error, la confusión, ni la mediocridad, el nuevo mundo no respeta los complejos de inferioridad. **El colapso del sistema de transporte metropolitano requiere cirugía mayor.**



** Presidente del Grupo Torcello SA Developers.*